
PRESSE - INFORMATION

GVA-Jahresmitgliederversammlung 2017: Unternehmen des freien Kfz-Teilemarktes mit Erwartungen an die künftige Bundesregierung

Hannover, 8. November 2017 Am 7. November 2017 fand in Hannover die Jahresmitgliederversammlung des Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. (GVA) statt. Rund 250 Vertreter aus dem Kfz-Teilegroßhandel, der Kfz-Teileindustrie und von Anbietern technischer Informationen diskutierten bei diesem Spitzentreffen der Branche aktuelle wirtschaftliche und wettbewerbspolitische Themen des Kfz-Ersatzteil- und Servicemarktes sowie Anliegen ihres Branchenverbands, dem GVA.

Branchenkonjunktur: Leichte Stimmungseintrübung in der zweiten Jahreshälfte

Nach einem wirtschaftlich recht guten Start in das Jahr hat sich die Stimmung im Kfz-Teilegroßhandel zuletzt etwas eingetrübt, so lässt sich der allgemeine Tenor vieler Teilnehmerstimmen der GVA-Jahresmitgliederversammlung zum Geschäftsklima zusammenfassen. Gemäß den Ergebnissen einer jüngsten Abfrage des GVA unter seinen Mitgliedern meldeten zwar gut 63 Prozent der Teilehändler gestiegene Umsätze nach den ersten drei Quartalen 2017 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Das sind allerdings rund 7 Prozentpunkte weniger als nach dem zweiten Quartal und etwa 20 Prozentpunkte weniger als nach den ersten drei Monaten dieses Jahres. GVA-Präsident Hartmut Röhl: „Generell waren die ersten Monate zumeist von einem relativ ausgeprägten Auf und Ab in den Umsätzen geprägt. Im weiteren Jahresverlauf wurde die Entwicklung ausgeglichener aber die Stimmung dafür insgesamt spürbar verhaltener. Wir hoffen, ein gutes viertes Quartal wird dafür sorgen, dass am Ende des Jahres für den Teilehandel insgesamt eine schwarze Null stehen wird oder ein leichtes Umsatzplus möglich ist.“ Auch in diesem Jahr lassen sich im freien Markt ausgeprägte individuelle Unternehmenskonjunkturen beobachten, die auf eine intensive Wettbewerbssituation zwischen den freien Teilehändlern schließen lassen und des Weiteren auf generell viel Bewegung in der Branche hindeuten. Gleichzeitig erlebt die Branche einen anhaltenden Konzentrationsprozess. GVA-Präsident Hartmut Röhl führt aus: „Das Karussell mit Unternehmensübernahmen und -zusammenschlüssen dreht sich weiter. Dadurch, dass zuletzt zunehmend ausländische Investoren das Potential des von kleinen und mittelständischen Unternehmen geprägten freien Kfz-Teilegroßhandels entdeckt haben, hat sich diese Entwicklung noch einmal beschleunigt. Die wachsenden Herausforderungen an die Unternehmen etwa aus der fortschreitenden Digitalisierung und die ebenfalls steigenden Risiken durch zum Teil fragwürdiges Agieren von Fahrzeugherstellern in ihren Bestrebungen den Kfz-Aftermarket für sich zu monopolisieren, führt dazu, dass manche Teilehändler auf „Größe“ setzen, um auch zukünftig noch erfolgreich am Markt zu bestehen. Das ist eine Entwicklung, die sicherlich noch nicht abgeschlossen ist.“

PRESSE - INFORMATION

Wettbewerbspolitik: Neue Bundesregierung muss Prioritäten anders setzen

Nicht weniger als ein Umdenken in wirtschafts- und wettbewerbspolitischen Fragen forderte GVA-Präsident Hartmut Röhl im Rahmen der Veranstaltung von der neu zu konstituierenden Bundesregierung. „In der Vergangenheit wurde bei Themen mit Bezug zum Automobil allzu oft Industriepolitik betrieben, wobei die Interessen der Automobilwirtschaft auch noch fälschlicherweise allein mit denen der Fahrzeughersteller gleichgesetzt wurden.“, erläuterte Röhl. Und weiter: „Eine neue Bundesregierung sollte die Chance nutzen, hier andere Prioritäten zu setzen. So müssen die Interessen der Verbraucher stärker als bisher politisches Handeln leiten. Diese haben ein berechtigtes Interesse an bezahlbarer individueller Mobilität. Dafür bedarf es der Schaffung und der Durchsetzung geeigneter rechtlicher Rahmenbedingungen für freien und fairen Wettbewerb im Kfz-Ersatzteil- und Servicemarkt.“ Bei vielen wettbewerbspolitisch relevanten Fragen wurden in der Vergangenheit Argumente und Behauptungen von Fahrzeugherstellern übermäßig stark gewichtet oder auch zu wenig hinterfragt. Hartmut Röhl skizzierte die Folgen und schloss eine Forderung an: „Wozu das führen kann, zeigte der Diesel- bzw. Abgasskandal, der dem Automobilstandort Deutschland nachhaltig großen Schaden zugefügt hat. Die Politik und die mit der Marktüberwachung beauftragten Institutionen sollten daraus lernen, mehr kritische Distanz zu wahren und verstärkt auch ein offenes Ohr für die berechtigten Anliegen und Hinweise der vielen anderen Akteure der Automobilwirtschaft zu haben.“

In der Wettbewerbspolitik beschäftigen die Branche und damit den GVA zurzeit vor allem drei Themen: die **Liberalisierung des Marktes für sichtbare Kfz-Ersatzteile**, die Reform der europäischen Typgenehmigung verbunden mit dem **Zugang zu technischen Informationen** und die **Digitalisierung/Fahrzeugvernetzung**. Neben den zahlreichen Chancen, die diese Themenkomplexe für die Branche und für die Autofahrer bieten, können allerdings existenzbedrohende Risiken für die unabhängigen Marktteilnehmer mit ihren mehreren hunderttausend Mitarbeitern in Deutschland etwa aus der Kfz-Teileindustrie, dem freien Kfz-Teilegroßhandel, den Werkstätten oder von Datenpublishern entstehen, wenn die rechtlichen Weichen falsch gestellt sind.

Der GVA engagiert sich seit Langem für die **Liberalisierung des Marktes für sichtbare Kfz-Ersatzteile** wie Motorhauben, Kotflügel, Außenspiegel, Scheiben, Scheinwerfer und Rückleuchten. Abweichend zu vielen anderen Staaten Europas genießen die Fahrzeughersteller hierzulande aufgrund des deutschen Designgesetzes ein rechtliches Monopol auf diese Teile. Aufgrund des mangelnden Wettbewerbs zahlen deutsche Autofahrer daher dafür deutlich mehr als ihre europäischen Nachbarn, in deren Ländern die nationale Gesetzgebung bereits um eine Reparaturklausel ergänzt wurde, die sichtbare Kfz-Ersatzteile vom Designschutz ausnimmt. GVA-Präsident Hartmut Röhl: „Mit der Kampagne „Mehr Gerechtigkeit für deutsche Autofahrer“, die von der internationalen ECAR-Allianz initiiert wurde und die in Deutschland vom GVA getragen wird, machen wir noch einmal auf die große Relevanz des Themas aufmerksam.“ Rund 3 Milliarden Euro werden

PRESSE - INFORMATION

alljährlich in der Bundesrepublik mit sichtbaren Ersatzteilen umgesetzt. Das Einsparpotential für die Verbraucher ist enorm, wenn mehr Wettbewerb herrschen würde. Sollte eine neue Bundesregierung ihre Bereitschaft zur Liberalisierung signalisieren, könnte nicht nur die deutsche, sondern in der Folge auch der gesamte europäische Markt einheitlich für Wettbewerb geöffnet werden.

Der **Zugang zu den technischen Informationen** der Fahrzeughersteller bleibt für die unabhängigen Marktteilnehmer von großer Bedeutung. Das gilt insbesondere für die Reparatur- und Wartungsinformationen, die eine eindeutige Fahrzeugidentifikation und Ersatzteilzuordnung ermöglichen. Diese sollen Teil der neuen Typgenehmigungsrahmenverordnung sein, deren Details derzeit im europäischen Vermittlungsverfahren (Trilog) zwischen der EU-Kommission, dem EU-Ministerrat und dem EU-Parlament diskutiert werden. Der GVA begleitet diesen Gesetzgebungsprozess gemeinsam mit seinem europäischen Dachverband FIGIEFA intensiv. Bislang werden die entsprechenden Regeln im Wesentlichen von der Euro 5/6-Verordnung definiert. GVA-Präsident Hartmut Röhl umriss in seinen Ausführungen im Rahmen der Jahresmitgliederversammlung die wesentlichen diesbezüglichen Forderungen des Verbands an die neue Rahmenverordnung: „Dass Euro 5/6 Regelungslücken und Mängel aufweist, weiß die breite Öffentlichkeit spätestens seit dem Abgasskandal, als Fahrzeughersteller gegen andere darin ebenfalls enthaltene Regeln verstoßen haben. Doch der GVA und Vertreter anderer Marktteilnehmer weisen darüber hinaus seit Langem darauf hin, dass die Fahrzeughersteller den Vorgaben aus Euro 5/6 für Pkw sowie Euro VI für Nkw bezüglich des Zugangs zu technischen Informationen für Akteure des Independent Aftermarket nur unzureichend nachkommen.“ Solche Mängel hatte schon der so genannte RICARDO-Bericht bestätigt, der von der EU-Kommission in Auftrag gegeben wurde. „Wir erwarten, dass diese Mängel bei der Neufassung der europäischen Typgenehmigung beseitigt werden. Der Zugang zu den technischen Informationen zur Fahrzeug- und Ersatzteilidentifikation ist für den freien Markt essentiell, denn ohne ihn kann etwa der freie Kfz-Teilehandel aufgrund der stetig wachsenden Teile- und Modellvielfalt keine eigenen Ersatzteilkataloge in konkurrenzfähiger Form anbieten.“, so GVA-Präsident Röhl weiter. Und: „Die künftige Bundesregierung muss ihren Einfluss im europäischen Trilogverfahren nutzen, damit die neue EU-Typgenehmigungsrahmenverordnung den Wettbewerb im Kfz-Ersatzteil- und Servicemarkt schützt.“

Die **Digitalisierung** und ihre Folgen haben große Auswirkungen auf die Automobilwirtschaft. So sind immer mehr Fahrzeuge mobil vernetzt, was einen neuen Markt an kommerziellen Online-Dienstleistungen rund um das Automobil rasant wachsen lässt. Dabei gilt von der Parkplatzsuche über das Online-Shopping bis hin zur elektronischen Vereinbarung eines Werkstatttermins: Wenn Unternehmen von Daten und Ressourcen im Fahrzeug oder von digitalen Plattformen und Marktplätzen ausgeschlossen werden, erleiden sie schwerwiegende, existenzbedrohende Wettbewerbsnachteile. Die wichtige Schnittstelle zum Kunden, um die im Zeitalter der Digitalisierung auch neue Intermediäre im Markt kämpfen, würde verlorengehen. GVA-Präsident Hartmut Röhl: „Nur

PRESSE - INFORMATION

wenn die unabhängigen Marktteilnehmer einen den Herstellern gleichgestellten Zugang zur Telematik- und Kundenschnittstelle im Fahrzeug erhalten, können sie dem Autofahrer eigene Dienstleistungen und Produkte in wettbewerbsfähiger Form anbieten. Andere diskutierte Lösungen, wie etwa das „Extended Vehicle“ der Fahrzeughersteller oder das Routen der Daten über so genannte neutrale Server, die keinen direkten Zugriff auf die Daten im Fahrzeug vorsehen, leisten das nicht. Hier würden sich die Unternehmen des freien Marktes in die Abhängigkeit der Fahrzeughersteller begeben.“ Das Thema Digitalisierung soll, so die bisherigen Verlautbarungen aus den Sondierungsgesprächen nach der Bundestagswahl, einen Arbeitsschwerpunkt der künftigen Bundesregierung bilden. GVA-Präsident Hartmut Röhl mahnte, diesen inhaltlich richtig auszugestalten: „Ohne einen direkten Zugang zum Fahrzeug, zum Nutzer und zu den fahrzeuggenerierten Daten können die unabhängigen Marktteilnehmer im Digitalzeitalter nicht überleben. Daher sollte sich eine neue Bundesregierung für die Offene Telematikplattform im Fahrzeug stark machen.“

Über den GVA

Der Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. (GVA) ist der Branchenverband und die politische Interessenvertretung des freien Kfz-Teile-Großhandels in Deutschland. Darüber hinaus spricht er auch für die rund 2.000 Einzelhändler von Kfz-Ersatzteilen. Im GVA sind derzeit 131 Handelsunternehmen mit über 1.000 Betriebsstellen sowie 125 Kfz-Teilehersteller und Anbieter technischer Informationen organisiert. Der Gesamtmarkt für Pkw- und Nutzfahrzeugteile hat in Deutschland ein Volumen von rund 26 Mrd. Euro. Weitere Informationen sind abrufbar unter: www.gva.de

Kontakt: Alexander Vorbau, M.A., Referent Öffentlichkeitsarbeit, Tel.: 0 21 02 / 77 0 77-20, a.vorbau@gva.de